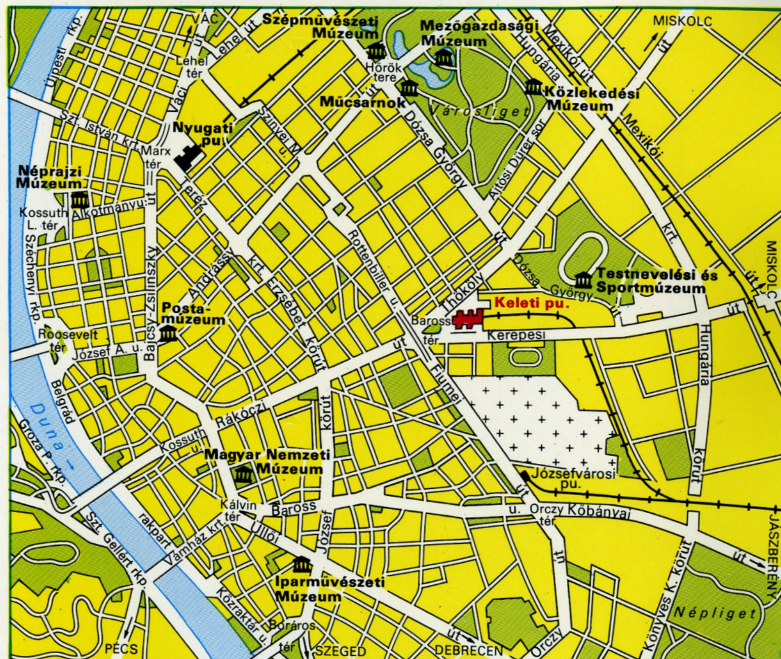


BUDAPEST
Keleti pályaudvar

TÁJAK KOROK MÚZEUMOK KISKÖNYVTÁRA 421





A CÍMLAPON: A pályaudvar főhomlokzata
A HÁTLAPON: A peron az érkezési oldalon
AN DER TITELSEITE: Hauptfassade des Bahnhofsgebäudes
AN DER RÜCKSEITE: Ankunftsperron

Fővárosunk egyik legszebb vasúti személypályaudvara, a Keleti pályaudvar hazánk történeti-gazdasági fejlődésének és Budapest fővárossá válásának maradandó, fontos emléke. Az *1884. augusztus 16-án* felavatott Központi (majd Keleti) pályaudvar hazai erőforrásból, magyar tervezők és kivitelezők közreműködésével épült fel. A pályaudvar – többszöri bővítése és átépítése ellenére is – lényegében eredeti, így ma is szinte korabeli állapotában csodálhatjuk meg az épületegyüttest.

Történelmi előzmények

1836-ban **báró Sina György** bécsi bankár (1782–1856) – aki Széchenyi István gróf mellett részt vett a pesti Lánchíd építésében is – terveiben már felmerült a bécs–győri vasútvonal építése és az előmunkálatokra engedélyezési kérelmet nyújtott be mindkét udvari kancelláriához. Ez a bécs–győr–gönyüi vonal a dunai hajózással kiegészítve a Bécs és Pest–Buda közötti összeköttetést célozta. (Ez a terv volt az első olyan vasúthálózati terv, amely Magyarországon építendő vonal gondolatával is foglalkozott.) A dunai hajózásban is érdekelt Sina bankház 1836. február 17-én kért engedélyt az uralkodótól a Dunától délre építendő vasútvonalak építésére, a magyar udvari kancellária e kérvényre már február 26-án megadta a hálózat magyar területére eső részének helyszíni tanulmányozására vonatkozó engedélyét.

Báró Sina György 1837. február 27-én engedélyt kért az uralkodótól vonalhálózatára és azt részvénytársasági formában kívánta megépíteni. Időközben a trieszti kereskedők is vasútvonalat akartak építtetni az adriai tengerparttól Stájerországon át Bécsbe, de Sina báró felajánlotta a csatlakozási lehetőséget vonalhálózatához Sopronnál. Ekkor már felmerült a Győr–Buda kapcsolat terve is.

Sina báró az engedélyt azonban a Bécsújhely–Gloggnitz vonalra kapta meg. 1837-ben már az is kiderült, hogy vasútja csupán Bécsújhelyig biztos. A kormány 1838. január 2-án adott ideiglenes építési engedélyt a vasúthálózatra. A vasúti részvénytársaság 1838. március 20-án tartotta alakuló ülését, első közgyűlésére 1838. október 1-én került sor.

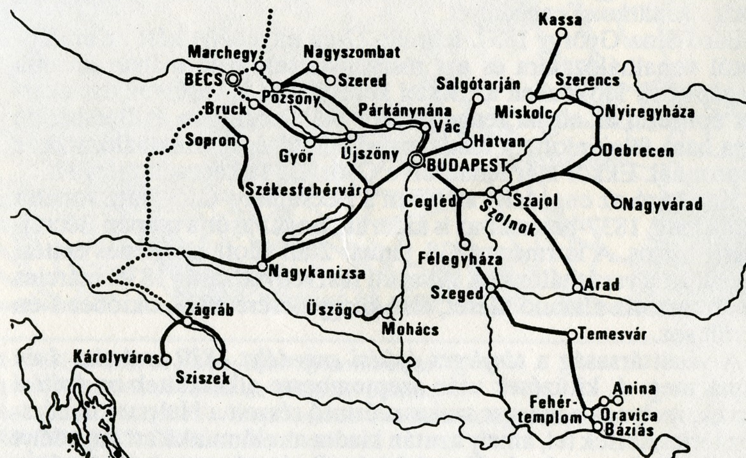
A vasúttársaság a *tényleges építési engedélyt 1839. március 1-én* kapta meg. A kitűzések után szeptemberre elkészültek az építési tervek, melynek a magyar szakaszt érintő részeit a Helytartótanácshoz terjesztették fel, amely azután kiadta az előmunkálati engedélyt a Győr–Buda vonalra is. Ennek hírére Buda városa a bankárt dísz-

polgárává választotta. 1839 őszére a mérnökök már elkészítették a vonal Budáig történő kiépítéséhez szükséges vonalvázlatokat is. A terv szerint a két főváros között 34 8/10 mérföldnyi lett az építendő vonal, s ezt a távolságot 7–8 óra menetidővel tervezték megtenni. Sina vasútja azonban a bécs–győri vasúttársasággal közel egyidőben alakult duna–balparti vasúttársaság miatt háttérbe szorult.

A Duna bal partján, *Pest és Pozsony* közötti vonal megépítésére szitányi **Ullmann Móric** (1772–1847) 1837. október 25-én kapta meg a Helytartótanácstól az építési engedélyt. A *pest–debreceni vasút* tárgyában pedig 1838. április 3-án vehette kézhez az engedélyt. (Sina báró az így megépítendő vasútvonalban a Duna Gőzhajózási Társaság vetélytársát látta). Ullmann a *Magyar Középponti Vasúttársasággal 1844-ben* kezdte meg a Pest–Bécs közötti vasútvonal építését, melynek *első szakaszát Pest és Vác között 1846. július 15-én* nyitották meg. A *Pest–Szolnok* közötti vasútvonal megnyitására *1847. szeptember 1-én* került sor.

Sina báró trieszt–gloggnitz–bécsi vasútvonalához kapcsolódóan a Helytartótanács 1839. január 2-i értesítése szerint a Bécs–Pozsony és Bécs–Sopron vonalat szorgalmazta a Duna jobb partival szem-

Magyarország vasúthálózata 1867-ben
Ungarns Eisenbahnnetz im Jahre 1867



ben. A közvélemény ezért elfordult a bécsi bankártól, báró Sina György pedig 1840-ben a bécs–győri vasútvonal alig megkezdett építési munkáit be is szüntette és pénzügyi válság miatt a társaság 1842. július 18-án Bécsben tartott ülésén kimondta a vonal építésének felhagyását. A továbbiakban az osztrák kormány kötelezte a társaságot az alsó–ausztriai vonal építésének befejezésére, amely a bécs–gloggnitzi nevet vette fel. Ez 1844-ben kért engedélyt az osztrák kormánytól a bécs–brucki vonal építésére, amely azután 1846. szeptember 12-én meg is nyílt.

A vasútvonalakat a társaságok pénzügyi gondjai miatt a bécsi kormány 1850-ben megváltotta és az újonnan szervezett Délkeleti Államvasutak szervezetébe rendelte. Ezután, a Pest–Pozsony közötti 179 kilométeres vonal még hiányzó szakaszainak elkészültével, *1851. április 6-án vasúti kapcsolat létesült Pest és Bécs között.*

1853. augusztus 4-én az újjáalakult Bécs–Győri Vasút az államvasutaktól visszavette a brucki vonalat és bejelentette, hogy vonalát Győrön keresztül Új-Szőnyig fogja vezetni. 1854-ben elvégezték a vonal kitűzését és a földmunkákat. 1855-ben azonban újabb vasúttársaság alakult „Cs. kir. szab. Osztrák Államvasút Társaság" néven Sina György báró vezetésével és ez fejezte be a további építkezéseket. Így a 78 kilométer hosszú *bruck–győri vonal* 1855. december 24-én, a 37 kilométeres *győr–újszőnyi szakasz* 1856. augusztus 10-én került forgalomba. Ezáltal a Duna vízszintjétől függően már vagy Győrben, vagy Új-Szőnyben vagonokba rakhatták a hajókon érkező gabonát. A szegedi Tisza-híd 1852. december 2-i megnyitása után az Osztrák Államvasutak tulajdonában lévő *pozsony–vác–cegléd–szeged–temesvári vonal* elegendőnek bizonyult a bánáti mezőgazdasági termékek exportjának lebonyolítására. Emiatt a Duna jobb parti, Buda–Újszőny közötti összeköttetés megteremtése még váratott magára. Ez csak a későbbiek során, a Magyar Államvasutakon belül készülhetett el.

Magyar Királyi Államvasutak

1868-ban – a megnyitás előtt már csődbe jutott Magyar Északi Vasút Pest–Losonc vonalának megváltásával – alakult meg a *Magyar Királyi Államvasutak (MÁV).* A losonci vonal egyben a nógrád–salgótarjáni bányák szenének Bécsbe és Pestre történő szállítását is lehetővé tette, így az építési engedélyt még 1863-ban kiadták. 1864-ben az egyesült bánya és vasúti társaság új alapszabályában Pest–Losonc–Besztercebányai Vasút és Szent István Kőszénbánya



Korabeli rajz a MÁV első józsefvárosi állomásáról (1867)
Zeitgenössische Zeichnung des ersten Pester Bahnhofes (1867)

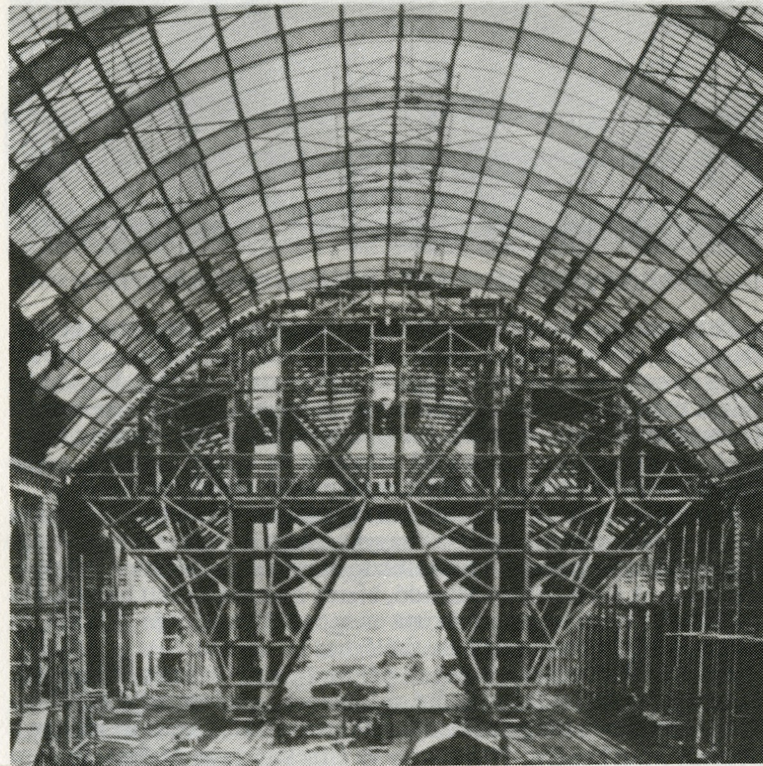
Rt. nevet használta. Ez azonban 1865-ben csődbe jutott, de hazai kereskedők és iparvállalatok tulajdonosai átvállalták a csődtömeget. Végülis 1867. május 19-én indult meg a forgalom a 126 kilométer hosszú Pest–Salgótarján közötti vonalon. A vonalat 1868. július 2-án a kormány átvette, és megszervezték a Magyar Királyi Államvasutak Üzletigazgatóságát. Ezen belül került sor azután a további hálózatbővítésre. Maga az elnevezés: „Magyar Királyi Államvasutak" 1869-ből származik.

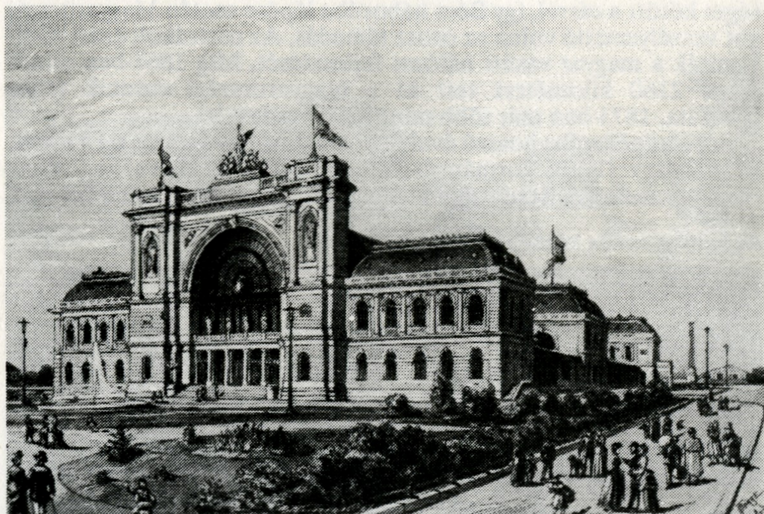
A *pesti Józsefvárosi pályaudvar 1867-ben* épült a Losoncra vezető vasútvonal részére, s ez lett a MÁV első pesti pályaudvara. Szerény, oldalsó helyzetű állomásépület volt, s több átalakítás és bővítés után ma is ez áll a pályaudvar felvételi épületeként. Ez a Keleti pályaudvar megépülte után elsősorban a MÁV Dunától keletre eső vonalainak teherforgalmát bonyolította le.

1870 nyarán, mikor megkezdődött a porosz–francia háború, a bécsi udvar III. Napóleon győzelmét várta. Bismarck azonban szövetséget kötött a cárral, így Bécs háborúba lépése esetén Magyarországot veszélyeztette volna az orosz támadás. Az osztrákok ezért megkezdték a magyar vasúti hálózat fejlesztését. Míg 1867-ben mindössze 2160 kilométert tett ki a magyarországi vasutak teljes hálózata, 1873-ban már több mint 6000 km-t.

A bécsi pénzpiac hosszú évekig elvonta Magyarországtól a tőkét, s **Andrássy Gyula** kormányának elképzelései sem valósulhattak meg. A vasutak építése volt a legégetőbb: az ország nagy részét csak

A csarnok építés közben – Die Halle im Bau



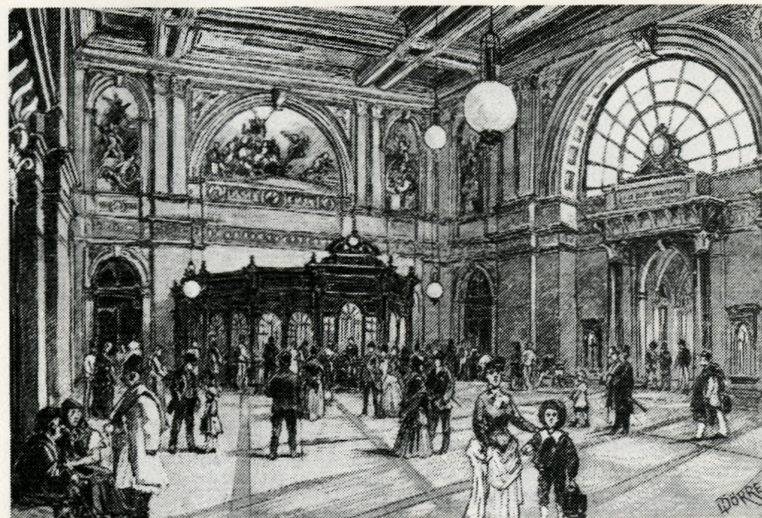


Budapest-Keleti pályaudvar (1884) – Budapest-Ostbahnhof (1884)

azok kapcsolhatták be a korszerű gazdasági élet vérkeringésébe. A kiegyezés előtti vonalak mind „zsákutcába” torkolltak. 1868-tól fogva évente viszont már négy-öt újabb vonal építése kezdődött meg, s ezek hamarosan egy Budapest-központú országos hálózatba kapcsolódtak össze. Az 1872. évi 9. tc. elrendeli a Pest–Budára beérkező vasútvonalakat összekötő *körvasút* és ennek kapcsán a *déli összekötő vasúti híd* megépítését, amely *1877-ben* el is készült.

A vasúti engedélyt a magyar országgyűlés szavazta meg, s foglalta külön törvénycikkbe, mert a magyar állam a pénzemberek megnyugtatására úgynevezett kamatbiztosítást vállalt. Minden befektetett tőkének évi 6–7%-os állandó, biztos hasznot kellett hoznia. Ha valamelyik vasút ezt nem hozta meg, az államkassza pótolta az összeget. Így azután ez sok visszaéléshez is vezetett.

Az 1870-es években a Nyugati pályaudvar az Osztrák Államvasút Társaságé, a Déli a Déli Vasúté, a Losonci – melyet majd később a Keleti vált fel – a Magyar Királyi Államvasutaké. Ebben az időben a Bécsből Marcheggen, Pozsonyon és Érsekújváron át Pest–Budára érkezők szerelvénye az Osztrák Államvasút Társaság hosszú, gáz-



Budapest-Keleti pályaudvar (1884) – Budapest-Ostbahnhof (1884)

lángokkal világított, fedett csarnokába futhatott be. A csarnokban jelzőharangok és sípjelek zaja, a hordárok kiáltozása vegyült a gőz sistergésével és a mozdonyok pöfékelésével. Az utasok csomagjait a városi vámőrök ellenőrizték. A bejáratnál a menetjegyet át kellett adni az ott őrködő portásnak, s így lehetett kijutni a pályaudvar előcsarnokába.

A józsefvárosi pályaudvar már a MÁV tulajdona volt, a Széna piactól (ma Kálvin tér) érkező Stáció utca (ma Baross utca) végén. A pályaudvar sínjeivel párhuzamosan Kőbánya felé vezetett az út, túloldalon az államvasutak nagy mozdony- és vagongyárának műhelyeivel.

A Duna túlpartján, a budai királyi vár alatt, a királyi kincstár kezelésében lévő hatalmas, kopár Vérmező mellett terült el a Déli Vasút pályaudvara. A hegy túloldaláról, a Lánchíd budai hídfőjénél lévő kikötőből az alagúton át, igen rövid idő alatt hozták ide az ott kirakott árut a társaság teherpályaudvarához, ahonnan vasúton jutott el a nagy trieszti kikötőig és viszont.

A Duna-parti hármas várost *1873-ban Budapest* néven egyesítették.

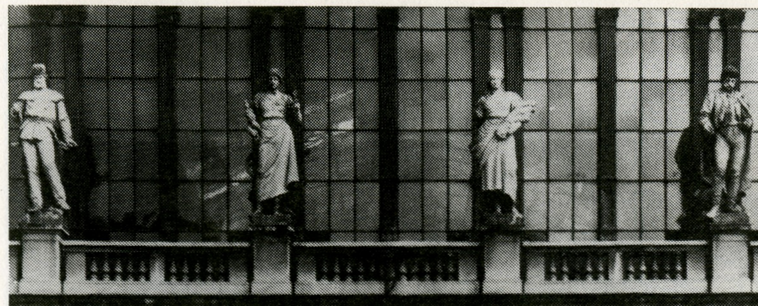
A főváros tényleges létrejöttét elősegítette az indóházak összeköttetésének megteremtése. Ezzel egy időben, összehangolt tervek alapján megkezdték a fővárosi pályaudvarok átépítését, rendezését. Az indóházak bővítését az általános városrendezési szempontok nyilvánosságra hozatala után valósították meg. Kiépültek a körutak, elkészültek a Sugár úti (ma Andrássy úti) és a Kerepesi úti (a mai Rákóczi úti) paloták és bérházak.

Új pályaudvar Budapesten

A Budapestre befutó államvasúti vonalak a Losonci pályaudvarra érkeztek, mely az újabbak megnyitásával már szűkösnek bizonyult. Budapest átalakulása után megváltozott a pesti pályaudvarok helyzete is. Az új forgalmi útvonalakhoz alkalmazkodtak a vasútállomások. Előbb a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium kezdeményezte a különböző magántársaságok pályaudvarainak egyesítését, de ez nem valósult meg. A *MÁV* ezért önállóan kezdett hozzá gondjainak megoldásához, s *mérnökei 1871-ben két javaslattal álltak elő:* Az egyik terv a hamarosan megvalósuló Nagykörút és a Kerepesi út találkozásánál, a majdani Nemzeti Színházzal szemben javasolta az új pályaudvar megépítését. Ez lehetővé tette volna a másik kettő – a Nyugati és a Központi – gyors és egyszerű megközelítését. A kivitelezés azonban súlyos gondokat jelentett: a sűrűn lakott városrészeken keresztül, magas töltésen és a közutak fölötti viadukton tervezték a sín-

Budapest Keleti pályaudvar Baross Gábor szobrával
Budapest-Ostbahnhof mit der Statue von Gábor Baross





Bezerédy Gyula szobrai – Skulpturen von Gyula Bezerédy

párok lefektetését, ami a költségeket igen megnövelte volna.

A másik terv a Kerepesi út végére jelölte ki az új épületet, melyet azután Központi, majd Keleti Pályaudvar néven valósítottak meg. A Központi pályaudvart az Európában 1873-ban végigsöpört pénzügyi válság miatt egyelőre nem építették meg, a megtorpanás azonban csak néhány évig tartott. Az évtized végétől ismét gyorsan épültek a vasutak, majd megkezdődött a vonalak államosítása, a MÁV egységes hálózatának a megteremtése is, s vele olyan díjszabási rendszer bevezetése, amely elsősorban Budapest fejlődésének kedvezett. A főváros gyáripara a vizi és vasúti közlekedés olcsósága révén rohamosan fejlődött, lakossága gyarapodott.

Az Osztrák Államvasutak Igazgatótanácsa a *buda–újszőnyi vonal* építését a társaság részére igényelte, a kormány azonban rendkívül fontosnak tartotta, hogy Budapest és Bécs között befolyása alatt álló összeköttetés létesüljön. Mivel a bécsi igazgatótanács minden egyezkedési kísérletet ridegen elutasított, **Tisza Kálmán** miniszterelnök közvetlenül francia részvényesekkel tárgyalt. Ennek eredményeként az *1882. június 8-án* létrejött *államszerződés* az alábbi fontosabb határozatokat hozta:

– az Osztrák Államvasút Társaság székhelye a magyarországi vonalaira, bányáira, hutáira, gyáraira és uradalmaira nézve ezentúl Budapest lesz...

– a társaság átadja a bécs–újszőnyi vonalának a magyar határszéltől Újszőnyig terjedő részét a magyar államnak, helyette a vágvölgyi vonalat kapja cserébe...



A csarnok a századfordulón – Die Halle in der Jahrhundertwende

Ezt a szerződést az 1882. XLV. tc.-kel iktatták törvénybe. Ezzel egyidőben a társaság a *„Cs. kir. szab. Osztrák–magyar államvasúttársaság”* címet vette fel és ez alatt a név alatt működött magyarországi vonalainak 1891. évi államosításáig.

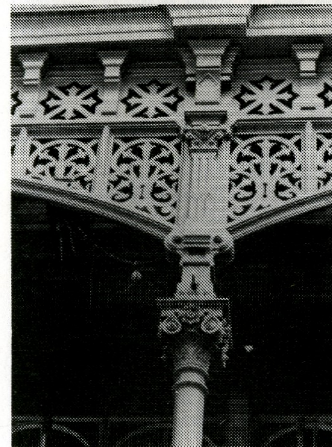
Az osztrák–magyar államvasúttársaság és a magyar kir. államvasutak között 1883. április 14-én megkötött forgalmi egyezményt az *1883. évi XXVI. tc.* szentesítette. Ez állapította meg a vágvölgyi vasút csereértékét, határozott Budapesten egy új személypályaudvar létesítéséről és intézkedett az új Budapest-Kelenföld–Újszőny közötti vonal építési költségeinek fedezéséről is. A törvény szerint a becslő bizottság a vágvölgyi vonal értékét 7 648 013 Ft-ban, az újszőny–brucki vonalat – 7 611 764 Ft-ban állapította meg és így 36 249 Ft különbség állott elő a vonalcseréből az állam javára. A törvény egyidejűleg a budapest–kelenföld–újszőnyi vasút építési és felszerelési költségeire 10 213 511 Ft-ot engedélyez, amiből két és félmillió forgalmi eszközök gyarapítására esett.

A fővárosba futó fővonalak közül utoljára készült el a 92 kilométer hosszú *budapest-kelenföld–újszőnyi szakasz*, melynek megnyitására *1884. július 15-én* került sor. A MÁV Budapest–Bécs közötti vonala 33 km-rel volt rövidebb, mint az osztrák államvasúté, mely Pozsonyon ment át. Az elkészült dunai összekötőhíd lehetővé tette, hogy a vonal szerelvényei a budapesti Központi személypályaudvarra futhattak be. Az *1884. augusztus 16-án felavatott Központi pályaudvar 1891-től a Keleti pályaudvar nevet vette fel*, innen indultak a rákos–újszászi, a zimonyi, a pécsi, és a brucki vasútvonalak. A MÁV Igazgatóság 1884. április 1-i átszervezése után a budapest–újszőnyi vonal is az I. Budapesti Üzemvezetőséghez került.

A MÁV létrejöttét az *1872–1885* között elnökigazgatói posztot betöltő **Tolnay Lajos** (1837–1918) szorgalmazta, és ezt követően – a nagyobbak közül – magánkézen csak a Déli Vasút és a Kassa–Oderbergi Vasút maradt. A főváros központi szerepét erősítő centrális hálózat utolsó fővonalának megnyitása ugrásszerűen megnövelte a kelenföldi állomás forgalmát és Ferencváros mellett a főváros legnagyobb árúátbocsátó pályaudvara lett.

A *MÁV 1891-ben* megvásárolta a Duna bal partján vezető *Budapest–Pozsony vonalat* is, s így a jobbparti vasút jelentősége kismértékben csökkent, de a felsőgallai szénmezők feltárása, a körülöttük

Részletek – Details





kialakult iparvidék, a nagyarányú győri iparosítás a vonal továbbfejlesztését követelte. A trianoni békeszerződéssel a Hegyeshalom–Bruck közötti vonalrész osztrák kézre került. Az új határállomás Hegyeshalom lett. A vonal fontosságát igazolja, hogy ezt villamosították elsőként. Bár **Kandó Kálmán** 1931-ben meghalt, az ez év tavaszán megkezdett villamosítás eredményeként az első menetrend szerinti villamos vontatású vonat Komáromig 1932. szeptember 12-én, Hegyeshalomig 1934. október 23-án indult.

A Keleti pályaudvar

A Rákóczi út vége a Baross térbe torkollik. Itt van Budapest legforgalmasabb pályaudvara, a Keleti pályaudvar, amely nemcsak igen fontos belföldi vasútvonalak kiindulópontja, hanem a hazánkon áthaladó nemzetközi expresszvonatok fontos találkozási helye is. Megépítéséhez a hazai tőkét vették igénybe, és előnyben részesítették a magyar tervezőket és kivitelezőket. A Főváros ragaszkodott hozzá, hogy a főhomlokzat – városépítészeti okokból – a Ke-

A közlekedés allegóriája, szoborcsoport a főhomlokzatról
Allegorie des Verkehrs, eine Statuengruppe auf der Hauptfassade





Stephenson és Watt szobrai a főhomlokzatról
Die Statuen von Stephenson und Watt auf der Hauptfassade

repesi, a későbbi Rákóczi út tengelyébe – annak mintegy lezárásaként – épüljön meg. E kikötés megnehezítette a pályaudvar tervezését, mert a csarnokot és a felvételi épületet a Thököly út felé tolta el.

Az új pályaudvart **Rochlitz Gyula** (1827–1886) építész tervezte, a csarnokot pedig **Feketeházy János** (1842–1927) híd- és vasszerkezet-építő mérnök.

A pályaudvar csarnokának fesztávolsága 42 méter, alapterülete mintegy 7500 m^2, gerincénél mért belmagassága 31,4 méter. A csarnok homlokzata hatalmas félköríves üvegfal, melynek közepén óra mutatja a pontos időt. A csarnokba öt vágányra érkeztek a szerelvények, amelyek legfeljebb 24 kéttengelyes kocsiból állhattak.

A Rochlitz Gyula által tervezett főhomlokzat félköríves záródású és ötnyílású bejárattal megszakított fala magasabb, mint az épület oldalszárnyainak gerince. Az íves, üvegezett nyílást hatalmas ívezet keretezi, amelyhez kétoldalt zárt, emeletmagas lábazaton két-két oszloppal szegélyezett „saroktornyot" helyezett el tervezője.

A középrészt felül kőbábos mellvéd koronázza. Az épület főhomlokzatán a *Közlekedést megtestesítő szobrot* **Fessler Leó** (1840–1893)

vázlatai nyomán **Mayer Ede** és **Brestyánszky Béla** készítette. A homlokzat két oldalsó falfülkéjében a gőzvasút feltalálójának **George Stephensonnak** (1781–1848) és a gőzgép feltalálójának **James Wattnak** (1736–1819) szobra áll, **Vasadi Ferenc** (1848–1916) és **Stróbl Alajos** (1856–1926) munkái. A homlokzati üvegfalat tagoló párkányt a *Földművelés, a Kereskedelem, a Bányászat és az Ipar* jelképes *figurái* díszítették, **Bezerédy Gyula** (1858–1925) alkotásai.

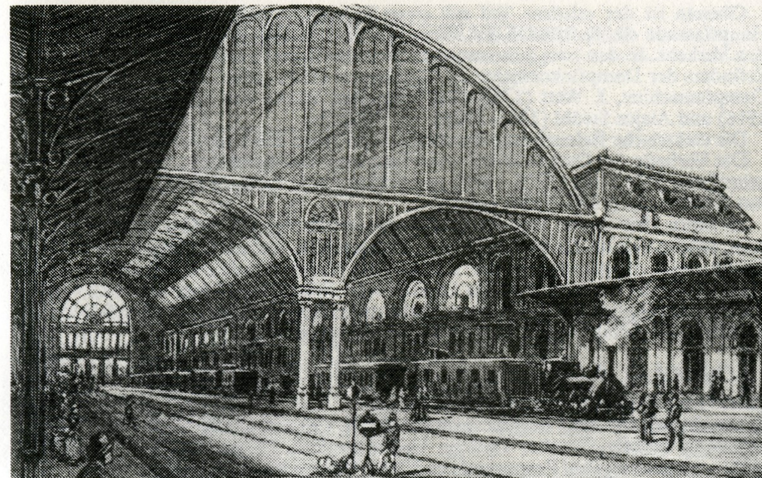
A tetőszerkezet vonóvasas, parabola alakú, kétcsuklós, hegesztett acél ívtartókból állt. A csarnoktető felületét megszakítják a világítást adó üvegezett mezők, valamint a gőzmozdonyok füstjének elszívására szolgáló szellőzők. A csarnokot üvegezett kötényfal zárja le. A csarnokba be nem férő kocsik tető alatti megközelítését a vágányok melletti fedett peron megépítésével biztosították: az indulási és érkezési oldalon lévő peronok lefedésére 1884-ben készült, magyaros motívumokkal is díszített, karcsú öntöttvas oszlopokra támaszkodó perontetők készültek. A hatalmas középrizalit mellett kissé rövidnek hatnak az öt ablaktengelyes oldalszárnyak, melyek a francia reneszánszt idéző eklektikus formákkal épültek.

A pályaudvaron elválasztották egymástól az indulási és érkezési oldalt, így meggyorsíthatták az utasforgalmat. Egy hangulatos közép- és két szélső rizalit bontja meg a hosszúra nyúló homlokzatot. Az uralkodóház tagjai számára várótermet létesítettek. Ez idő tájt még újdonságnak számított a villanyvilágítás bevezetése: a Ganzgyár által felszerelt 70 ívlámpa **Zipernovszky Károly** munkája. Ezenkívül további 644 izzólámpa világított. 1989-ben a MÁV hasonló jellegű lámpatesteket helyezett el az öntöttvas peronoszlopokon.

A pályaudvar előcsarnokát **Than Mór** (1828–1899) falfestménye, a Közlekedés allegóriája díszítette, nyolc kisebb freskót pedig **Lotz Károly** (1833–1904) készített.

A második világháborúban a csarnokot és az oldalrészeket több találat érte. Helyreállításukra 1945–1947 között került sor, de a pályaudvar többszöri bővítése és átépítése ellenére – amelyek közül funkcionális változások tekintetében az 1970. évi volt a legjelentősebb – lényegében változatlan maradt.

A Baross téren 1969-ben épült a főváros egyik legnagyobb aluljárója, amelyet összekapcsoltak a 2. számú metróvonal állomásával és a pályaudvarral. A kapcsolatot **Kővári György** (1934–1982), a MÁVTI építésze tervezte meg. A főhomlokzat előtt az utca szintje alá süllyesztett előtérből lépcsőfeljárók vezetnek a csarnokhoz. A



Budapest-Keleti pályaudvar (1884)
Budapest-Ostbahnhof (1884)

vágányokat az aluljáró építésekor hátrább vitték. A csarnokon túlnyúló peronok fölé a MÁVTI által tervezett, szép vonalvezetésű, egységes perontetők kerültek. A pályaudvar biztosító berendezésének korszerűsítése során a vágányhálózatot 1987–1989 között átépítették, korszerűsítették. A csarnokban egy vágány elbontásával szélesebb oldalsó utasperont létesítettek.

A pályaudvar indulási oldalán állították fel újólag **Baross Gábor** (1848–1892) közlekedési miniszter szobrát – az ő nevéhez fűződik a magyar vasúthálózat kifejlesztése – **Szécsi Antal** (1856–1904) alkotását.

Buskó András

ZUSAMMENFASSUNG

Der verkehrsreichste Bahnhof der Hauptstadt, der Budapest-Ostbahnhof wurde am Ende der Rákóczi Straße, auf dem Baross Platz erbaut und im Jahre 1884 eröffnet. Dieser Kopfbahnhof der im Jahre 1867 gegründeten Ungarischen Staatsbahnen wurde von Gyula Rochlitz (1827–1886) entworfen; die Pläne der Halle wurden vom Ingenieur János Feketeházy (1842–1927) ausgearbeitet. Die Spannweite der Halle ist 42 Meter, ihre Grundfläche ist etwa 7500 m^2, ihre Bauhöhe ist 31 m. Die Zuggarnituren kamen in die Halle auf fünf Gleisen an.

Obenan ist der mittlere Teil mit einer Balustrade gekrönt. Die Statue an der Hauptfassade des Gebäudes, ein Werk von Leo Fessler (1840–1893), symbolisiert den Verkehr. In den zwei Seitenwandnischen der Fassade stehen die Skulpturen des Erfinders der Dampflokomotive, G. Stephenson (1781–1848) und des Erfinders der Dampfmaschine, J. Watt (1736–1819). Sie sind Werke von Ferenc Vasadi (1848–1916) und Alajos Stróbl (1856–1926).

Die elektrische Beleuchtung wurde schon im Jahre 1884 ins Gebäude eingeführt.

Die Vorhalle des Ostbahnhofes wurde mit dem Wandgemälde „Allegorie des Verkehrs" von Mór Than (1828–1889) geschmückt; acht kleinere Fresken wurden aber von Károly Lotz (1883–1904) gemalt.

Im Jahre 1969 wurde eine der größten Unterführungen auf dem Baross Platz gebaut, welche sich an die Metrolinie Nr. 2. anschließt. Bei der Mündung der Rákóczi Straße, beim Ausgangspunkt der Rottenbiller Straße wurde eine Überführung gebaut; hinter ihr befindet sich das Grand Hotel Hungaria. Neben dem Ostbahnhof hat man die Statue des ehemaligen Verkehrsministers Gábor Baross (1848–1892), ein Werk von Antal Szécsi (1856–1904), wiederaufgestellt.

IRODALOM

Czére Béla: A vasút története. Corvina Kiadó
Kubinszky Mihály: Régi magyar vasútállomások. Corvina Kiadó
Kubinszky Mihály–Gombár György: Vasútállomások Magyarországon 1846–1988.
MÁV – Idegenforgalmi Propaganda és Kiadó Vállalat közös kiadványa. 1989.
Majdán János: A „vasszekér" diadala. Kossuth Könyvkiadó 1987.
Morotvay László: Bp. Keleti pu. Felvételi épületének tatarozása. Sínek Világa 1969/4. 190–191. old.
Rozsnyay Károly–Kiss István: A Baross tér és a Keleti pu. átalakítása. Sínek Világa 1967/4. 189–194. old.
Varga Domokos–Csaba József: Vér és arany. Móra Ferenc Kiadó

Tájak–Korok–Múzeumok Kiskönyvtára
421. szám
Kiadja a TKM Egyesület a Magyar Államvasútak Vezérigazgatósága megbízásából, az MTSZSZ Vasúti Alkalmazottak Demokratikus Szövetsége és a Vasutas Természetjárók Szövetsége együttműködésével, a Széchenyi emlékév alkalmából.
1991-ben 5 000 példányban
Felelős kiadó: Éri István

Szerkesztette: Dercsényi Balázs
A belívet tervezte: Nagy László
Fényképek: Mihalik Tamás, Közlekedési Múzeum fotóarchívuma
Fordítás: Lux Kálmán
Szedés: MNM Nyomda, Budapest
Fedél: Kartográfiai Vállalat, Budapest
Belív: Veszprémi Nyomda Kft., Veszprém
Felelős vezető: Fekete István ügyv. ig.
ISBN 963 555 815 5
ISSN 0139 245X

A BAROSS TÉR HELYSZÍNRAJZA

